

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kurangnya pelatihan di atas kapal SV. Equitoria Star menyebabkan sering terjadi kesalahan dalam menerapkan prosedur kerja.
2. ABK di atas kapal S. Equitoria Star belum profesional dalam mempersiapkan pekerjaan yang sesuai dengan SMS perusahaan, sehingga menyebabkan terganggunya pengoperasian kapal.
3. Familiarisasi pengenalan peralatan pada ABK baru di SV. Equitoria Star yang tidak sesuai menyebabkan proses pelaksanaan pekerjaan sering terhambat dengan peralatan yang kurang lengkap.

B. Saran - Saran

1. Sebaiknya diadakan pelatihan-pelatihan pada ABK di SV. Equitoria Star secara terencana, berkesinambungan, dan terjadwal. Pelatihan pelatihan tersebut antara lain:
 - a. Training prosedur kerja yang benar sesuai dengan *Safe working practice procedure*.

- b. Penayangan video tentang prosedur dan tata cara kerja yang benar.

Sehingga sasaran kelancaran operasi kapal dapat terlaksana dengan lancar sesuai dengan yang diharapkan.

2. Sebaiknya Perusahaan dalam penerimaan ABK yang akan bekerja di SV. Equitoria Star diutamakan yang mampu berbahasa Inggris secara aktif dan memiliki pengalaman yang memadai, sesuai dengan jenis pekerjaan kapalnya. Dan apabila perusahaan menerima ABK yang baru, maka sebelum naik ke kapal di berikan pelatihan yang sesuai dengan tugas pokok dan fungsi di atas kapal. Hal ini disesuaikan dengan jabatan/ jenis pekerjaan di atas kapal nantinya.
3. Sebaiknya ABK baru di atas kapal SV. Equitoria Star sebelum mengadakan kegiatan mempersiapkan pekerjaan diberikan pengenalan tentang fungsi dari prosedur kerja terlebih dahulu.

DAFTAR PUSTAKA

1. H. Hadari Nawawi, Drs. Jakarta.1992, ***Manajemen Sumber Daya Manusia***, PT. Gramedia Pustaka Utama.
2. Moedjiman R., SH, edisi kedua, ***Pedoman Penulisan Makalah Profesi Kepelautan***,
3. Nitisemito. Alex. S. Drs, Tahun 1986, ***Manajemen Personalia***.
4. Moh. Agus Tulus Drs, Tahun 2007, ***Manajemen Sumber Daya Manusia***.
5. ***Michael Hancox***, tahun 2012, ***Oilfield seamanship, Volume 3***.
6. ***Michael Hancox*** , tahun 2012, ***Stability and ballast control Volume 9***.
7. ***Consolidated Edition***, tahun 2010, ***Code Of safe working Practices For Merchant Seaman***.

DAFTAR GAMBAR

- a. *Accommodation Workbarge* dalam posisi *8 point mooring* dekat *instalasi Offshore*



- b. *Accommodation Workboat* dalam posisi *4 point mooring* dekat *instalasi Offshore*



- c. **Rig** dengan kaki kaki (untuk perairan dangkal) sedang melakukan pekerjaan dekat *jacket platform*



- d. **Supply running cargo** sedang melakukan kegiatan bongkar muat ke/ dari *Rig*



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1- Carriage of cargo on deck.....	33
Lampiran 2- Lifting, hauling, and towing gear.....	34
Lampiran 3- Preparation for cargo handling.....	35
Lampiran 4- Approaching installation and cargo handling at installation.....	36



Lampiran 1- Carriage of cargo on deck

3!2 Carriage of cargo on deck

3 1.2.1 The sa& securing of all deck cargoes should be checked by a competent person before the vessel proceeds on passage. The master is responsible for ensuring that it is correctly stowed and adequately secured for the intended voyage. Areas on the deck which are not to be used for cargo stowage should be clearly marked or otherwise indicated.

3 1.2.2 In aid of unloading at sea to be carried out safely independent cargo units should, as far as practicable, be individually lashed. Where it is not practical to lash individual pieces of cargo, then groups of lifts intended for the same delivery location should be secured together. Lashings should, where practicable, be of a type that can be easily released and maintained.

31.2.3 All lashings should be checked at least once during each watch whilst at sea. Personnel engaged in the operation should be closely supervised from the bridge, particularly in adverse weather conditions.

Lampiran 2- Lifting, hauling, and towing gear

31.3 Lifting, hauling and towing gear

31.3.1 All mixed and running gear should be carefully maintained in good order and regularly inspected to detect wear, damage and corrosion. Statutory requirements for the use, maintenance and thorough Examination of lifting plant are explained in Chapters 7 and 21 . More frequent inspections should be made where gear has had hard use or is much exposed to sea and weather.

31.3.2 In all operations which may impose large loads or shock strains upon the gear, precautions should be taken against sudden failure which may cause injury to personnel. As far as practicable, the system should be so defined that the weakest element is at a point where failure is likely to cause least danger.

31.3.3 While gear is under load, personnel essential for the operation should keep in protected positions to the greatest practicable extent. Others not engaged in the operations should keep clear of the working area.

MS (Hatches

and Lifting

Plant) Regs

SI 1988

No 1639



Lampiran 3- Preparation for cargo handling

31.4 Preparation for cargo handling

31.4.1 It is important to plan in advance, both at the shore terminal and offshore to aid effective cargo securing. The objective of pre-planning is the safe and practical restraint of cargo carried on the deck of offshore support vessels so that personnel, ship and cargo may be reasonably protected at all stages of carriage, and during cargo operations offshore.

31.4.2 The master and the Offshore Liaison Manager or their representatives must establish liaison prior to unloading or backloading of cargo.

31.4.3 The order of loading/discharging and stowage arrangements should be pre-planned in order to avoid wherever possible the “slotting-in” of containers and the necessity for any person to climb on top of the cargo.

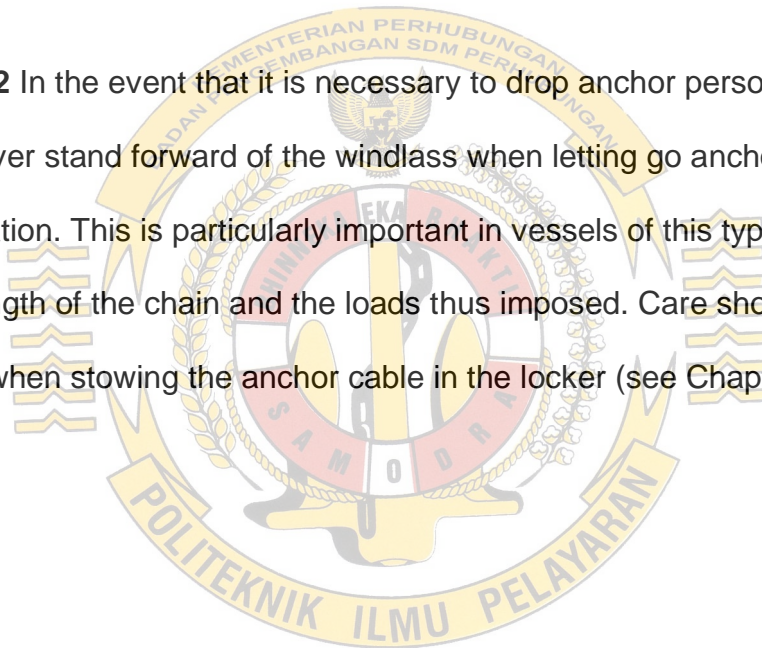
31.4.4 The master should ensure he is provided with details of any unusual items of cargo, including dangerous goods, cargoes requiring special sea-fastening arrangements, or heavy lifts before loading.

Lampiran 4- Approaching installation and cargo handling at installation.

31.5 Approaching installation and cargo handling at installation

31.5.1 The master should pre-plan his approach to the installation with the vessel set up prior to the final approach to take account of the prevailing wind and tide etc.

31.5.2 In the event that it is necessary to drop anchor personnel should never stand forward of the windlass when letting go anchors at the installation. This is particularly important in vessels of this type because of the length of the chain and the loads thus imposed. Care should be taken when stowing the anchor cable in the locker (see Chapter 25).



RIWAYAT SINGKAT PENYUSUN



Suyono lahir di desa terpencil di Kabupaten Jember, Jawa Timur, Indonesia pada 27 Juli 1975, masa kanak-kanak sampai SD di selesaikan di tanah kelahirannya, di mana penulis lulus SD pada tahun 1987, namun karena situasi dan keadaan ekonomi orang tua pada masa itu tidak memungkinkan untuk tetap tinggal di kampung kelahiran, maka penulis mengikuti kedua orang tuanya berhijrah ke Kota Pahlawan Surabaya untuk meneruskan pendidikan SMPnya dan dapat menyelesaikan pendidikan SMP pada tahun 1992, Pada masa itu penulis merasa tertarik untuk memilih dan mendalami dunia maritim, dan dunia pelayaran pada khususnya, maka setamat dari pendidikan SMP, penulis lantas melanjutkan pendidikannya pada Sekolah Pelayaran Pertama (SPM) Bhakti Samudera Surabaya, di mana pada saat itu adalah satu satunya Sekolah Pelayaran Pertama swasta yang masih mampu bertahan, dan menyelesaikan pendidikannya pada tahun 1994, setelah melewati masa PROLA dan ujian makalah, maka pada tahun 1997 penulis menerima ijazah MPI (Mualim Pelayaran Interinsuler) yang saat ini di sebut ANT IV (Ahli Nautika Tingkat IV), dan berlayar pada kapal kapal niaga di dalam negeri/ lokal, baru pada tahun 1998 penulis dengan memberanikan diri

melamar pekerjaan di perusahaan perusahaan asing. Pada tahun 2003 penulis kembali duduk di bangku sekolah sebagai pasis di PIP Semarang untuk melanjutkan pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi, yaitu menempuh pendidikan diklat ANT III (Ahli Nautika Tingkat III), dan dapat menyelesaikan pendidikannya pada tahun 2004, di mana selanjutnya penulis bekerja pada kapal kapal berjenis kontainer, *Floating Loading Facility*, dan Offshore melayani pengeboran lepas pantai sampai tahun 2010, di mana pada tahun yang sama penulis kembali melanjutkan kembali pendidikannya di PIP Semarang dan menyelesaikan pendidikan ANT II (Ahli Nautika Tingkat II) pada tahun 2011, dan kembali bekerja di kapal kapal yang melayani pengeboran lepas pantai, dan untuk saat sekarang ini di tahun 2015 penulis kembali melanjutkan pendidikannya di PIP Semarang untuk menyelesaikan pendidikan ANT I (Ahli Nautika Tingkat I), dan pada saat daftar riwayat singkat ini penulis tuliskan, penulis sedang menyelesaikan tugas makalah sebagai syarat dalam kurikulum pendidikan ANT I (Ahli Nautika Tingkat I) di PIP (Politeknik Ilmu Pelayaran) Semarang.